Cena numeru 40 zł

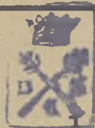


Morski Przegląd Gospodarczy



ORGAN GOSPODARCZY POLSKIEGO WYBRZEŻA

Nr 6 (13) | Gdynia, czerwiec 1947 r | Rok II



Mgr Kazimierz Zagórny

Na drodze ekspansji morskiej

Już drugi raz w warunkach powojennych obchodzimy doroczne Święto Morza — święto zbratania narodu polskiego ze świadomością konieczności ekspansji morskiej. Po drugiej wojnie światowej w zupełnie odmiennych je obchodzimy warunkach. Nigdy przedtem nie mieliśmy przed sobą tak wspaniale rozciągających się horyzontów morskich i nigdy przedtem nie mieliśmy w dyspozycji narodu tak olbrzymiego aparatu eksploatacyjnego. I dlatego nie od rzeczy będzie, jeśli w okresie narodowego rachunku sumienia, w okresie oficjalnego dokumentowania woli narodu polskiego nad brzegami bałtyckimi — rzucimy okiem wstecz i spojrzymy na zeszłoroczne dokonania i zaniedbania, osiągnięcia i błędy w gospodarce morskiej.

Nie możliwości bowiem będą ważyć na szali gospodarczego zwycięstwa, ale stopień ich wykorzystania.

Cyfry obrotów portowych

Jest rzeczą całkowice bezsporną, że zastając na brzegu morskim wojenne zniszczenia opanowaliśmy je w szybkim tempie i oddaliśmy porty wraz z całym ich aparatem eksploatacyjnym do użytku już w połowie lipca 1945 r. w granicach około 100 do 150 tys. ton miesięcznie. Od dnia 18 lipca do 31 grudnia 1945 r. przeładowano w obu portach łącznie 917.000 ton ze znaczną przewagą Gdyni nad Gdańskiem, bo w stosunkach 563 tys. do 353 tys. ton. W stosunku rocznym stanowiłoby to obrót, nie przekraczający 2 milionów ton w obu portach. Gdyby chodziło o charakterystykę tego obrotu, to w tym okresie, nacechowanym pierwszymi próbami budzenia wystającego na gruzach wojennych życia gospodarczego, eksport wyrażał się cyfrą 540 tys. ton, a import 376 tys. t. Były to pierwsze kroki eksploatacyjne w portach, których nabrzeża, magazyny i dźwigi odbudowaliśmy w pośpiechu. Równocześnie odtworzone zostały przedwojenne instytucje polityki i eksploatacji morskiej, a duży zespół inżynieryjno - robotniczy przystąpił do organizacji pozostawionegó przez Niemców w stanie częściowego zniszczenia przemysłu stoczniowego. Każdy dalszy okres czasu przynosi wzmożenie obrotów portowych. W pierwszym kwartale 1946 r. przeładowano 1.264.000 ton (w stosunku rocznym ponad 5 milionów), co stanowiło już 30 proc. maksymalnych cyfr przedwojennych dla tych portów. Drugi kwartał przyniósł obrót 2263 tys. ton (w relacji rocznej 9 milionów ton), czyli 54,5 proc. stanu przedwojennego. Cały rok 1946 zamyka się cyfrą przeładowanych 7.737.000 ton (w imporcie 2.792.000 i w eksporcie 4.945.000), co w stosunku do roku 1938 stanowi 47 proc. obrotów portowych. W roku tym weszło do portów Gdyni i Gdańska 4.485 statków, reprezentujących 17 bander. Trzeba przy tym stwierdzić, że faktyczna zdolność przeładunkowa była znacznie większa, bo obroty z miesiąca czerwca w relacji rocznej przekraczają 10 milionów ton.

Gdyby chodziło o dane odbudowanych urządzeń eksploatacyjnych w portach, to łącznie odbudowano 167.000 m kwadr. magazynów, dwa elewatory o łącznej pojemności 20.000 ton, oraz 60 sztuk urządzeń przeładunkowych. Jakkolwiek fatalne warunki atmosferyczne spowodowały obniżenie cyfr obrotowych w pierwszym kwartale 1947 r., to jednak, jeśli chodzi o techniczną stronę możliwości eksploatacyjnych portów delty Wisły, możemy z całym przekonaniem możliwościom tym zaufać, przy uwzględnieniu oczywiście koniecznej konserwacji i normalnej rozbudowy. Milion ton przeładowanych w miesiącu maju jest tego najlepszym dowodem.

Rybołówstwo morskie

Do końca roku 1945 uruchomiono 36 kutrów rybackich i 386 łodzi. Tabor ten dostarczył 2.600.000 kg ryby wartośc 94 milionów zł. W r. 1946 w konsekwencji rozwoju taboru rybackiego wzrosły wyniki połowów i ich wartość. W styczniu 1946 r. złowiono z połowów bałtyckich ogółem 583 tony, a w grudniu 2.012 ton. Największe nasilenia połowów w miesiącu czerwcu 1946 r., tj. 2.634 tony. Ogólny roczny wynik połowów wyraża się liczbą 22.209 ton ryb.

Połowy dalekomorskie. — Pierwsze połowy zanotowano w maju 1946 roku w ilości 13.807 kg; w końcu roku wyniosły one 103.350 kg. Najlepszy wynik osiągnięto w listopadzie 1946 roku w ilości 103.350 kg. W ciągu całego roku odbyto 23 rejsy, które łącznie przyniosły 1.115.055 kg ryb o wartości 79.217.722 złotych.

Połowy bałtyckie i dalekomorskie wyniosły łącznie w 1946 r. 23.324.908 kg wartości 575.625.763 zł.

Przemysł przetwórczy obejmował w końcu 1946 r. 92 zakłady, których roczna produkcja wynosiła:

225.147 kg konserw,
5.605.578 kg ryb wędzonych,
4.482.862 kg ryb solonych,

Razem 10.313.587 kg.

Z importu w ciągu całego roku dostarczono 55.192.329 kg ryb, z czego:

10.583.101 kg ryb solonych,
9.145.437 kg ryb świeżych,
12.126.261 kg konserw rybnych
337.530 kg ryb wędzonych.

Eksport w r. 1946 objął 124.160 kg łososia mrożonego do Anglii. Licząc, że na pełne wyzyskanie połowów bałtyckich potrzebujemy około 500 kutrów i 3000 łodzi, dzisiejszy stan posiadania taboru pozwalałby na wyzyskanie 30 proc. możliwości. Jednakże sprawa konsumcji ryby morskiej nie jest rozwiązana dostatecznie i wobec tego — w tej przynajmniej chwili problem taboru rybołówczego stracił na znaczeniu. Można powiedzieć, że w dziedzinie rybołówstwa morskiego również osiągnęliśmy poważny poziom rozwoju.

Szczecin

Stosunkowo słabą pozycję stanowił dotychczas port szczeciński, po którym polska polityka morska wiele sobie obiecuje. W dniu 5 marca został sporządzony polsko-radziecki akt przekazujący administracji polskiej w porcie szczecińskim pierwsze obiekty, początkowo tylko nad Dolną Odrą, później również na terenie portu właściwego. We wrześniu stworzony został Urząd Morski podległy bezpośredno Ministerstwu Żeglugi i Handlu Zagranicznego oraz Biuro Portowe. W ciągu 1946 r. weszło do portu szczecińskiego 214 statków reprezentujących 6 bander. Obroty towarowe wyniosły 44 tys. ton, z czego na import przypada 4 tys. ton, na eksport 40 tys. ton. Uruchomiono do końca 1946 r. — 5 dźwigów. Ponadto zmontowano i uruchomiono jeden dźwig pływający 30-tonowy z demobilu amerykańskiego.

Powierzchnia magazynów nadających się do eksploatacji, wynosiła 20 tys. m kw. oraz w remoncie ponad 7 tys. m kw. Prócz tego należy wymienić elewator zbożowy pojemności 40 tys. ton oraz zbiorniki na materiały płynne pojemności 4.400 m sześc.

Zagospodarowanie Wybrzeża

Zdolnościom eksploatacyjnym portów, niestety, nie dopisuje stan zagospodarowania Wybrzeża, jako bezpośredniego zaplecza portów. Wyodrębnienie administracyjne zagadnienia odbudowy portów i odbudowy miast stworzyło dualizm faktyczny, który niekorzystnie odbił się na rozwoju terenu portowego i przyportowych miast jako całości. Nierozwiązany po dzień dzisiejszy problem mieszkaniowy, niezbyt trafnie rozwiązana komunikacja na trasie Gdynia — Sopot — Gdańsk, zbyt często powstające trudności przeładunkowe w portach — oto główne zaniedbania organizacyjne naszej pracy morskiej.

W roku 1946 odbudowaliśmy na Wybrzeżu zaledwie 9000 izb mieszkalnych przy olbrzymim zniszczeniu Gdańska i przy głodzie mieszkaniowym, wzmagającym się w miarę wzrostu obrotów portowych. Niestety, zarówno w polityce planowania, jak w administracji i budżetowaniu inwestycji port i miasta portowe traktuje się u nas jako dwa nie mające ze sobą nic wspólnego zagadnienia, podczas gdy są to organizmy tak bardzo ze sobą powiązane i współzależne, że o odrębnym ich traktowaniu nie może być mowy. Każdy nowy statek pod polską banderą i każdy nowy dźwig w porcie wymaga automatycznie odpowiednika w odpowiedniej kubaturze mieszkania robotniczego, w metrażu linii komunikacyjnej autobusowej lub trolleybusowej, w postaci nowych placówek dystrybucji handlowej i wytwórczości. Nierównomierne i nierównoległe traktowanie wszystkich zagadnień skupiających się w porcie i dokoła portu jest dużym błędem naszej ekspansji morskiej — błędem, który trzeba naprawić.

Kończące się transporty UNRRA wymagają również wzmożenia własnych obrotów towarowych w handlu zamorskim. Zawarliśmy szereg umów państwowych i będziemy je realizowali. Nastawienie niektórych przemysłów na produkcję eksportową byłoby bardzo celowe, zwłaszcza, że zbyt welki entuzjazm towarzyszy eksportowi artykułów żywnościowych, których sami nie mamy pod dostatkiem.

Nie znalazł usprawiedliwienia w poźniejszych dokonaniach entuzjazm, który w 1945 r. towarzyszył nam w przejmowaniu i stawianiu na nogi wielkiego przemysłu stoczniowego. W ubiegłym roku stan zatrudnienia Zjednoczenia Stoczni Polskich wynosił 76.000 robotników, a rezultaty pracy tego przemysłu nie należą do rewelacyjnych. Nie tylko, że nie widzimy ku-

trów, które w r. 1945 zostały zakontraktowane, ale i praca przy rudowęglowcach mogła by postępować raźniej. Przemysł stoczniowy, to przemysł na wielką skalę, może istotnie trudno jest opanować nową i specjalną dziedzinę produkcji — tym niemniej w całokształcie polskich spraw morskich miała to być jedna z zasadniczych pozycji naszych na produkcyjnym rynku śwatowym. Remont „Sobieskiego" czy innych jednostek nie należy do rewelacji, w każdym zaś razie nie wyczerpuje w dziesiątej części możliwości warsztatu, który jest warsztatem światowym.

Jeśli już mowa o niedociągnięciach — a przemilczanie pewnych minusów byłoby bardziej szkodliwe niż entuzjazmowanie się „radosną twórczością" — nie można pominąć milczeniem znanego i okrzyczanego już w całym kraju „kryzysu dorsza". Porównując wskaźnik płac ze wskaźnikiem cen, nikt nie będzie twierdził, że żyjemy w dobrobycie, mimo to ograniczaliśmy połowy dorsza z powodu niemożności jego rozprowadzenia. Nie wdając się w analizę zjawiska, któremu należy poświęcić osobne omówienie, w obrazie całokształtu spraw morskich musimy zaznaczyć te zjawiska jako pewien zgrzyt we funkcjonowaniu komórek pracy morskiej. Długo jeszcze kraj nasz nie będzie mógł sobie pozwolić na to, aby najmniejsza ilość substancji spożywczej, możliwej do osiągnięcia, mogła się zmarnować.

Wszystkie, przykładowo wyżej wymienione błędy i niedociągnięcia nie stanowią o tym, że ekspansja nasza na morzu może doznać istotnych zahamowań. Są to zrozumiałe zjawiska tam, gdzie po ucieczce wroga trzeba było z miejsca przystąpić do pracy organizacyjnej, z miejsca i z ludźmi, którzy byli pod ręką. Dlatego też najważniejszym zagadnieniem Wybrzeża, to zagadnienie człowieka. Im więcej ludzi o pełnych horyzontach morskich, o horyzontach, pozwalających objąć całokształt sprawy morskiej, będzie zajmowało poszczególne placówki, składające się na ten wielki problem polskiej ekspansji morskiej, — tym łatwiej spełnimy nasze pragnienia i tym szybciej będziemy kroczyli na drodze ku przyszłości polskiej na morzu.

Przy okazji Święta Morza należałoby na jeszcze jeden moment zwrócić uwagę: na stosunkowo nikłą penetrację ideologii świadomości morskiej w najszersze warstwy społeczeństwa, czego przyczyn można się dopatrzeć jedynie w niedostatecznie przepracowanej propagandzie morskiej. Liga Morska nie podjęła, niestety, swoich zadań w sposób odpowiadający naszym potrzebom. Toteż dzisiaj, gdy na wszystkich frontach odbudowy zdobywamy się na zdwojony wysiłek, oczekujemy, że i na tym odcinku, w ubiegłym roku mocno zaniedbanym, odrobione zostaną zaległości.

Tadeusz Skonieczny

Żegluga śródlądowa a porty

Gdańsk — Gdynia

Jeśli większe porty morskie leżą u ujścia rzek, dowodzi to, że określając miejsce na port, brano pod uwagę nie tylko względy techniczne jego budowy, ale również i drogę wodną śródlądową, jako naturalną i zarazem najtańszą drogę transportu dla ładunków do — i z portów morskich.

Dlatego też w zagadnieniu portów morskich żegluga śródlądowa odgrywa rolę poważną i odwrotnie w zagadnieniu żeglugi śródlądowej porty morskie mają pierwszorzędne znaczenie.

Rola żeglugi śródlądowej w życiu portów zależna jest przede wszystkim od stanu dróg wodnych śródlądowych i od zdolności przewozowych tejże żeglugi. Dlatego też chcąc się zorientować w znaczeniu żeglugi śródlądowej dla portów morskich trzeba przede wszystkim zdać sobie sprawę z całokształtu zagadnień żeglugowych w skali krajowej.

Jeśli jest mowa o żegludze śródlądowej w Polsce, to trzeba stwierdzić, że jest to dziedzina w życiu gospodarczym Polski, którą trzeba budować właściwie całkowicie od podstaw. Może to lepszy punkt wyjściowy pod względem planowania, ale z drugiej strony stojące przed nami zadania wymagałyby nie jednego, a kilkunastu „trzyletnich planów gospodarczych".

Krótki ten artykuł ma na celu zobrazować w zarysach przedwojenny stan eksploatacji polskich dróg wodnych na tle porównawczym z innymi państwami, stan z r. 1945 i stan obecny, z uwzględnieniem przede wszystkim potrzeb portów Gdańska i Gdyni.

Na marginesie warto podnieść fakt, który bezwzględnie może się okazać bardzo dodatnim czynnikiem przy odbudowie żeglugi śródlądowej — mianowicie to, że zarówno drogi wodne, jak i eksploatacja tych dróg spoczywa w jednym resorcie rządowym w Departamencie Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji. Ten fakt pozwala wnioskować, że rozwój tych dwóch czynników, tak bezpośrednio od siebie zależnych, postępować będzie planowo i równolegle.

Jak już wspomnieliśmy, jeśli mowa o odbudowie żeglugi śródlądowej — to właściwie należałoby użyć słowa „budowa".

Żegluga śródlądowa stała już w Polsce przedwojennej w porównaniu z innymi krajami daleko w tyle, tak pod względem długości zdolnych

do eksploatacji szlaków wodnych, jak pod względem taboru żeglugowego, a więc i pod względem obrotu towarowego.

Wystarczy rzucić kilka cyfr:

Długość szlaków wodnych i ilość obrotu towarowego:

Z.S.R.R.	— 101.000 km szl. wodn.	66.6 milj. ton	
Francja	— 15.100 „ „ „	133.1 „ „	
Irlandia	— 4.600 „ „ „	42.4 „ „	
Polska	— 2.700 „ „ „	0.5—0.6 milj. ton (przeciętnie)	

Siła pociągowa i ładowność barek:

Niemcy	— 500.000 KM	— 6.3 milj. ton ład. barek
Francja	— 300.000 KM	— 4.6 „ „ „ „
Polska	— 14.200 KM	— 0.088 „ „ „

Obrót towarowy lądowy i wodny:

Niemcy — lądowy	71 %	wodny 29%
Francja — „	75 %	„ 25%
Polska — „	98,8 %	„ 1.2%

Tych kilka cyfr obrazuje doskonale stan taboru i żeglugi śródlądowej w Polsce i nie wymaga żadnego szerszego i wyrazistszego omówienia. Można najwyżej odpowiedzieć krótko na pytanie dlaczego tak katastrofalny stan istniał przed r. 1939.

Zasadniczo były dwie przyczyny:

Pierwsza, to spuścizna po rozbiciu Polski na 3 zabory, brak koniecznych szerszych planów i tym bardziej możliwości ich zrealizowania.

Druga, to niezrozumiałe podejście rządu sprzed 1939 r. do zagadnienia żeglugi i dróg wodnych śródlądowych, których znaczenia absolutnie nie rozumiano, a przeciwnie uważano je raczej jako niewygodnego do pewnego stopnia, konkurenta kolei.

Z konsekwencji tego drugiego powodu rząd nie umiał znaleźć jakichkolwiek poważnych kredytów na poprawę czy budowę nowych dróg wodnych a sama eksploatacja żeglugi pozostawiała bardzo dużo do życzenia ze względu na nieodpowiedni lub zły stan taboru żeglugowego, jak również ze względu na słabe finansowo przedsiębiorstwa.

Z podanych powyżej powodów zrozumiałym się staje całkowicie porównanie obrotu towarowego wodnego do lądowego z r. 1938 (1.2 proc. wodny, 98,8 proc. lądowy).

Działania wojenne roku 1939, jak również na przełomie r. 1944-45 spowodowały poważny spadek ilościowy taboru żeglugowego przez częściowe zatopienie go lub całkowite zniszczenie.

Jeśli chodzi o okres okupacji, to tabor dla transportu masowego został prawie w 100 proc. przejęty przez Niemców i „eksploatowany" na terenie całych ówczesnych Niemiec.

Eksploatowany, to za słabe wyrażenie. To wykorzystanie taboru do maximum możliwości bez jakiegokolwiek wkładania w niego inwestycji. I gdyby nie w leżących granicach możliwości opieka szyprów barek i kierowników statków — Polaków, którzy pozostali na swych obiektach, tabor ten zostałby całkowicie zniszczony.

Toteż po wyjściu okupanta Polska zastała jedynie około 1/3 taboru zdatnego od razu do użytku przede wszystkim bez własnego napędu, a 2/3 do wydobycia i generalnego remontu, przy czym ogólna cyfra np. mocy statków nie wyniesie więcej jak 7000 KM tj. 50 proc. stanu przedwojennego, a tonaż barek 60 tys. ton tj. około 70 proc. stanu przedwojennego.

Ten ubytek taboru żeglugowego oraz obniżenie jego zdolności żeglugowej przez działania wojenne i „eksploatację" przez Niemców, daje obraz obecnego tak rozpaczliwego stanu żeglugi, jeśli chodzi przede wszystkim o tabor na największej magistrali przedwojennej w Polsce — magistrali Wisły, drogi transportu wodnego do portów Gdańska i Gdyni.

Początki pracy żeglugi na Wiśle były tak samo rozpaczliwe jak wyglądał jej tabor. Powoli rozpoczęto eksploatację z wiosną 1945 r., poczynając od środkowego biegu Wisły otwarciem linii pasażersko-towarowych na małych odcinkach i przesuwając się stopniowo w dół rzeki aż po Gdańsk, walcząc nie tylko z przeszkodami natury technicznej, ale i brakiem odpowiednich środków pieniężnych.

Wrzesień 1945 r. był jakby miesiącem przełomowym dla żeglugi na Wiśle. Gdańsk ożył, a z nim — żegluga śródlądowa. Zaczęły płynąć transporty w górę rzeki i już w przeciągu 3 miesięcy 1945 r. załadowano na barki w porcie gdańskim do przewozu w głąb kraju 11 tys. ton towarów.

Rok 1946, mimo b. niekorzystnych warunków nawigacyjnych (b. niski stan wody na Wiśle) był już rokiem niezłym. Sezon nawigacyjny tegoż roku wykazał najdobitniej cyfrowo, jak wielką rolę w życiu portów morskich odgrywa naturalna droga transportu — woda. Otóż 70 proc. wszelkich ładunków żeglugi śródlądowej zostało wyekspediowanych w portach Gdyni i Gdańska. Cyfra ogólna 86.000 ton przewiezionych równa 23 milionom tono - kilometrów jest cyfrą b. nikłą, ale odgrywającą już pewną rolę w dziedzinie transportu.

Cyfra 60.000 ton towarów załadowanych w Gdyni i Gdańsku, to cyfra równa zaledwie ilości towarów, wysłanych drogą wodną z Gdyni w r. 1937 i stanowi zaledwie 20 proc. obrotu towarowego żeglugi śródladowej w portach Gdyni i Gdańska z tegoż samego roku (przeszło 400.000 ton).

Dlaczego ilość ta jest tak mała w porównaniu z latami przedwojennymi? Bezwzględnie zdolność obrotu towarów drogą wodną w porównaniu z okresem przedwojennym zmniejszyła się o 40 proc. ze względu na podane poprzednio przyczyny, tym niemniej cyfrę 200.000 ton ob-

rotu w portach możnaby osięgnąć, gdyby nie przyczyny, że tak powiem, niezależne już od żeglugi.

Przyczynami tymi były w roku 1946 przede wszystkim:

1) prawie całkowity brak wszelkich ładunków do portów morskich (eksportowych),

2) brak w pewnych miesiącach odpowiedniej ilości ładunków z portów morskich (importowych) z przeznaczeniem do portów rzecznych,

3) bardzo zły stan wody, który pozwolił jedynie na częściowe wykorzystywanie pojemności barek.

Dużym mankamentem w eksploatacji żeglugi był w r. 1946 niski fracht wodny, fracht poniżej kalkulacyjności eksploatacji. Niski fracht, to również mały zarobek szypra, zarobek, który nie starczał nawet na utrzymanie, a tym bardziej więc na konieczne inwestycję i konserwację taboru (w r. 1947 dzięki zwyżce taryfowej sytuacja ta nieco uległa poprawie).

Sezon żeglugowy roku 1947 już jest w pełni, chociaż z powodu przedłużającej się zimy, mocno opóźniony. Po pierwszym miesiącu nawigacji nie można wyciągać jeszcze 100 proc. wniosków, tym niemniej już dziś widać w dalszym ciągu ten b. niezdrowy stan, który prawie o 30 do 40 proc. podnosi koszty eksploatacyjne żeglugi — brak ładunków w dół rzeki do portów Gdyni i Gdańska (utrzymuje się jedynie ruch jednostronny).

Rok 1947 powinien być i musi być okresem przełomowym dla żeglugi śródlądowej.

Pod koniec sezonu nawigacyjnego 1947 r. mimo spóźnionych funduszów inwestycyjnych, wszelki tabor żeglugowy zostanie najprawdopodobniej podniesiony z wody i wyremontowany, jak również obecnie tabor już eklploatowany doprowadzony do wyższego stopnia użytkowania, co w sumie powinno dać jeśli chodzi o porty morskie co najmniej możliwości 200—250 tysięcy ton obrotu towarowego i to przy obecnym stanie dróg wodnych.

I to będzie wszystko, co da się osięgnąć przez akcję wydobywania i remontów jednostek starych, tj. akcję „zaleczenia ran“ po okresie wojennym. Winna ona na przełomie 1947-48 roku być ostatecznie w żegludze śródlądowej zakończona.

Rzucam śmiało tezę: 300.000 ton obrotu towarowego w portach Gdyni i Gdańska osięgnąć będzie można w roku 1948 przy b. sprzyjających warunkach nawigacyjnych, jak i odpowiednim nasileniu ładunków dwustronnych.

Ale zastanówmy się: 300.000 ton obrotu wodą to tylko 2,3 proc. projektowanych 13 milionów ton ogólnego obrotu towarowego przewidzianego w ciągu 8 miesięcy 1948 r. wg. trzyletniego planu gospodarczego (czasokres nawigacji śródlądowej należy liczyć na 8 miesięcy w roku).

To porównanie najlepiej dowodzi, że po dokonaniu akcji „zaleczenia ran“ nie można założyć rąk i powiedzieć: wszystko co było do wydobycia z wody — wydobyto i wyremontowano i stanu tego kurczowo się trzymać.

Departament Dróg Wodnych, który już nie tylko projektuje, ale już rozpoczął lub w niedługim czasie rozpocznie budowę potężnych nowych dróg wodnych na szlakach Górny Śląsk — Gdańsk oraz Wschód — Zachód i posiada szerokie plany znormalizowania dróg wodnych i podniesienia ich stopnia eksploatacji, jest tym czynnikiem decydującym, który winien również już dziś podnieść tak liczebnie jak i jakościowo tabor żeglugowy przez sprowadzenie zza granicy i budowy w kraju nowego całkiem taboru, taboru, przygotowanego do odbudowanych i pobudowanych nowych w latach następnych dróg wodnych.

Woda to naturalny środek transportu dla ładunków masowych, a osiągnięta nawet cyfra 300.000 ton obrotów w portach delty Wisły, to tylko pewna pomoc przy przewozie ładunków drobnicowych, to cyfra znikoma, bez większego znaczenia.

Musimy sobie powiedzieć, że 25 proc. obrotu towarowego portów morskich Gdyni i Gdańska musi w przyszłości z zaplecza czy do zaplecza kraju przejść żeglugą śródlądową, bo wtedy dopiero transport wodny odegra właściwą rolę w gospodarce narodowej, tak jak odgrywa już właściwą rolę we wszystkich potęgach gospodarczych Europy jak Anglia, ZSRR., Francja, Niemcy przedwojenne i inne.

Nastąpi to zaś dopiero wtedy, gdy zarówno drogi wodne zostaną przystosowane do odpowiedniej ich eksploatacji jak i tabor żeglugowy zostanie odpowiednio rozbudowany.

I nie można tego zagadnienia odkładać, bo pieniądze włożone w takie inwestycje przez Skarb Państwa, wpłyną do niego z powrotem z oprocentowaniem w setkach i tysiącach procentów.

Na zakończenie należałoby wspomnieć, że dziś się mówi tylko o Odrze i gros kredytów inwestycyjnych idzie na Odrę.

Z wielu względów, a przede wszystkim z powodu konieczności zagospodarowania Ziem Zachodnich i bezwzględnie szybszej amortyzacji włożonych inwestycji zagadnienie Odry jest pilniejsze i ważniejsze od zagadnienia Wisły.

Tym niemniej muszą się znaleźć również potężne kredyty na inwestycje na Wiśle, na inwestycje dla budowy nowego taboru wiślanego choćby z tego powodu, że nieodciążenie kolei przez transport wodny w doprowadzaniu i odprowadzaniu ładunków do portów Gdańska i Gdyni zahamuje planowany w niedalekiej przyszłości dalszy znaczny rozwój tych portów.

Dr Tadeusz Hejnar

Niektóre postulaty komunikacyjne Wybrzeża

Brak wagonów jest jedną z największych trosk, z jakimi walczą niemal wszystkie zarządy kolei na kontynencie. On to spowodował tak dotkliwe restrykcje odnośnie do czasu wolnego od postojowego, który wynosił przed wojną w portach polskich od 24 do 72 godzin, w zależności od załadunku, a obecnie został skrócony do 6 godzin. Mówiąc o postoju wagonów, wyłączamy jeden z 3 głównych elementów sprawności przewozu koleją, jakimi są:

szybkość transportu,
bezpieczeństwo transportu,
koszta transportu.

Jakkolwiek szybkość transportów w drodze nie nastręcza zastrzeżeń i uregulowaną jest przepisami Regulaminu Przewozu Towarów na zasadach przedwojennych, które czynią kolej odpowiedzialną za przekroczenie terminów dostawy, to jednak w portach z braku odpowiedniej ilości parowozów manewrowych nie odpowiada całkowicie wymogom. Kolej chroni się tu w ten sposób, że określa dość wczesne terminy nadania przesyłki przed zranżowaniem składu pociągu. Np. jeśli chodzi o ryby w wagonach-lodowniach, wagony muszą być przynajmniej na trzy godziny nadane i gotowe do zabrania. Są to czasokresy niejednokrotnie zbyt krępujące.

Natomiast kwestia postoju wagonów, podstawionych czy to pod na- czy wyładunek, tyczy też zagadnienia szybkości ich obrotu, ale z punktu widzenia Zarządu Kolejowego. Tu interesy nadawcy względnie odbiorcy krzyżuja się z interesami kolei niemal co dzień na każdym prawie odcinku. Wracając bowiem do portów, 6 godzin wolnych od opłat postojowego jest stanowczo czasokresem za krótkim i w większości wypadków niewykonalnym. Spedytor — bo ten w portach zastępuje przy przeładunku interesy stron — liczyć się musi z góry z niedotrzymaniem tego terminu i wkalkulowywuje to w koszta transportu. Jeśli idzie o eksport, a zwłaszcza tranzyt, jest to obciążenie bardzo niebezpieczne, godzące w konkurencyjność naszych portów.

Już w okresie powojennym do końca roku 1946 stosowano w portach zasadę, iż przy masowych ładunkach eksportowych, adresowanych ogólnie na port, przysługuje odbiorcy 48-godzinny czas do rozporządzania przesyłką. Czas ten poczynał swój bieg od chwili awizacji. Co prawda od czasu faktycznego podstawienia wagonów na dany punkt rozładunkowy, co odbywało się za uprzednim wskazaniem odbiorcy, pozostawało mu tylko 6 godzin wolnych do rozładunku, niemniej jednak miał spedytor zadanie znaczniej ułatwione ponieważ przed podstawieniem mógł zaznajomić się dostatecznie ze stanem transportu, wykupić listy przewozowe, załatwić formalności celne, rozplanować swą pracę w zależności od wolnych dźwigów, placów, postoju statku, zmiany turnusu pracy (szychty) itp.

Na załatwienie wszystkich tych czynności razem z 6-godzinnym terminem dla wyładunku rozporządzał odbiorca przesyłki — przeważnie spedytor — 48 godzinami czasu, co miało swe całkowite uzasadnienie, gdy się weźmie pod uwagę:

a) brak w portach odpowiedniej ilości placów oraz magazynów, uzbrojonych w dostateczną ilość dźwigów,

b) iż towar, nadchodzący jako masowy w kilkudziesięciu i więcej nawet wagonach naraz, musi być niejednokrotnie rozdysponowany i potraktowany jako drobnica; towar wtenczas musi przechodzić przez magazyn,.

c) brak tonażu na Bałtyku, który to brak zmusza nieraz firmy do magazynowania nadesłanego towaru na placach lub nawet w krytych magazynach,

d) kumulowanie przesyłek całowagonowych w porcie, które zbiegły się na raz mimo wysłania ich przez nadawcę w różnych odstępach czasu, stwarza dla odbiorcy sytuację nie do pokonania, gdy ma rozładować kilkadziesiąt wagonów na raz w 6-ciu godzinach.

Z tych kilku przykładów przytoczonych względów wynika, z jakimi trudnościami musi walczyć odbiorca i wobec tego niewytłumaczonym jest zarządzenie, ustanawiające bieg 6-godzinnego terminu dla wyładunku już z chwilą awizacji, choćby wagonów nie można było podstawić na punkcie wyładunkowym „z braku miejsca“, czyli z przyczyn zupełnie od odbiorcy niezależnych.

Przedłużenie więc tego terminu staje się koniecznością gospodarczą. Jak już zwrócono uwagę, takie zbyt rygorystyczne i nieliczące się z wymogami gospodarczymi potraktowanie sprawy może mieć zgubne następstwa, gdy chodzi o tranzyt z krajów Środkowej i Południowej Europy. Zagraniczny eksporter i importer, korzystający z naszego tranzytu, traktować musi te dodatkowe opłaty postojowego, których w tych warunkach uniknąć nie może, jako dopłatę taryfową, przekraczającą nieraz sumę stawki przewoźnego, co w końcu skłoni go do szukania tańszych dróg komunikacyjnych.

Co się tyczy **bezpieczeństwa** przesyłek kolejowych, jako jednego z zasadniczych elementów sprawności komunikacji, to tutaj skutki wojny dały się może najdotkliwiej odczuć. Trzeba przyznać, że ten początkowy stan powojenny uległ znacznej poprawie, niemniej jednak dla zabezpieczenia cenniejszych przesyłek wagonowych strony posługują się nadal konwojentami. Nie leży jednak w interesie gospodarstwa na-

rodowego, aby cały szereg ludzi, dochodzący dziennie co najmniej do kilkuset, jeśli weźmie się pod uwagę obszar całej Rzeczypospolitej, bezproduktywnie odbywało podróże jako dozorcy, obciążając tym koszta towaru. Przeciwnie, zależy nam wszystkim na ekonomicznym wykorzystaniu pracy jednostki i na najniższej cenie towarów dla udostępnienia ich jak najszerszemu ogółowi. Koszta takich konwojentów przekraczały niejednokrotnie przewoźne kolejowe, zwłaszcza przed 1 kwietnia br., tj. przed zwyżką taryfy kolejowej.

Ponadto ci tzw. konwojenci, nie posiadając broni, nie dają dostatecznej gwarancji zabezpieczenia towaru. Również nie leży w interesie kolejnictwa, by na terenach kolejowych kręcili się ludzie, niekoniecznie zawsze trafnie dobrani do tej funkcji. Znane są bowiem wypadki, iż konwojenci, dbając może o swój towar, tj. przez siebie konwojowany, ulegali zgubnym wpływom i nie przeciwdziałali, a co gorsza, nieraz nawet pomagali w zniszczeniu wzgl. uszkodzeniu towarów „obcych", tj. nie konwojowanych przez siebie, za które nie odpowiadali.

Dlatego znacznie sprawniejszy byłby system, — jeśli w ogóle ma być jeszcze przejściowo utrzymany, — pilnowania transportów przez stałych specjalnych strażników kolejowych, którzy wyposażeni w broń i służbowo związani z administracją kolejową, dawaliby większą gwarancję bezpieczeństwa. Ograniczyłoby to również ilość konwojentów, a co za tym idzie, zmniejszyłoby koszta transportu. Kolej co prawda mogłaby z tego tytułu pobierać dodatkową opłatę, która w każdym razie byłaby niższą od kosztów konwojentów prywatnych.

Według zasięgniętych informacji, kolej ma zamiar ograniczyć konwoj tylko do wypadków, przewidzianych regulaminem, tj. przy zwłokach, żywych zwierzętach itp.

Trzeba tu zwrócić jeszcze na jedną okoliczność uwagę, iż konwojenci prywatni starali się, choćby nawet we własnym osobistym interesie, o przyspieszenie przewozu przesyłki. W związku więc ze zniesieniem zezwolenia na konwojowanie innych przesyłek, niż przewidzianych regulaminem, sfery gospodarcze dla zabezpieczenia sprawności transportu rozpoczęły starania o wprowadzenie „ubezpieczonego terminu dostawy" przez kolej na zasadach przedwojennych, które to przepisy na razie nie są wprowadzone.

W ten sposób uczynionoby duż[y] krok naprzód w usprawnieniu komunikacji, wchodząc na tory przedwojenne, mające za sobą długoletnią praktykę dobrego przewoźnika.

Jako trzeci czynnik sprawności kolei wymieniano koszta transportu. Wiążąca się z tym kwestia taryf, jako wymagająca szerokiego i wnikliwego ujęcia, chwilowo pozostałaby do dalszego rozważania.

Eksploatacja portów

Pierwszy kwartał br., który z powodu długotrwałych i ostrych mrozów połączonych z wielkimi opadami śnieżnymi jakie dotknęły niemal całą Europę, powodując wiele trudności i katastrof w życiu gospodarczym, odbił się szczególnie ujemnie na życiu i pracach polskiego Wybrzeża. Począwszy od stycznia warunki nawigacyjne pogarszały się i wreszcie w połowie lutego, na skutek pokrycia całego wybrzeża grubą warstwą lodową oraz zamarznięcia Kanału Kilońskiego i cieśniny Sundu, uniemożliwiły całkowicie żeglugę na Bałtyku do połowy kwietnia.

Pierwsza połowa kwietnia charakteryzuje się jeszcze w dalszym ciągu zastojem jeżeli chodzi o obroty towarowe w portach polskich. Pomimo, że Zatoka Gdańska była wolna od pokrywy lodowej, to wejście na Bałtyk było tak utrudnione, że dopiero od 15-tego zaznacza się większy ruch statków w portach delty Wisły. Ogólne obroty za miesiąc kwiecień osiągają cyfrę 445,0 tys. ton z czego na import przypada 186,5 tys. ton a na eksport 258,5 tys. ton.

Cyfry obrotu towarowego portów delty Wisły w roku 1945 i 1946 oraz w poszczególnych miesiącach 1947 roku przedstawiają się następująco

	Import w tys ton	Eksport tys ton	Obrót w tys. ton
Rok 1945	376,7	540,7	917,4
Rok 1946	2.791,4	4.945,4	7.736,8
Rok 1947:			
styczeń	110,9	430,1	541,-
luty	31,2	110,5	141,7
marzec	0,9	3,2	4,1
kwiecień	186,5	258,5	445,0

Wśród importowanych towarów należy wymienić rudę żelaza, towary w ramach dostaw UNRRA, nawozy sztuczne, materiały pędne, bawełna, wełna i inne.

Po stronie wywozu gros stanowi węgiel, w mniejszych ilościach wywoziliśmy cement, wyroby metalowe, meble, cukier i in.

Udział poszczególnych portów w ogólnych obrotach przedstawiał się następująco:

	Gdańsk import	eksport	obrót	Gdynia import	eksport	obrót
	w tys. ton			w tys. ton		
Rok 1945	135,2	218,9	354,1	241,5	321,8	563,3
Rok 1946	1364,6	2029,2	3993,8	1426,8	2316,2	3743,-
Rok 1947:						
styczeń	68,4	214,4	282,8	42,5	215,7	258,2
luty	7,9	39,6	47,5	23,3	70,9	94,2
marzec	—	0,2	0,2	0,9	3,-	3,9
kwiecień	82,8	87,9	176,7	103,7	170,6	274,3

Przewóz w ramach dostaw UNRRA i innych towarów przedstawia się następująco:

	Gdańsk UNRRA	Inne	Gdynia UNRRA	Inne	Razem UNRRA	Inne
	w tys. ton		w tys. ton		w tys. ton	
Rok 1945	79,1	56,1	120,-	121,5	199,1	177,6
Rok 1946	716,5	648,-	818,7	608,2	1535,2	1256,2
Rok 1947:						
styczeń	8,3	60,1	5,5	37,-	13,8	97,1
luty	4,6	3,3	7,9	15,4	12,5	18,7
marzec	—	—	—	0,9	—	0,9
kwiecień	13,8	69,-	25,5	78,2	39,3	147,2

Centrala Zbytu Produktów Przemysłu Węglowego — Dział Przeładunków morskich — wykonała zakreślony plan w 39,5%.

Ruch statków w omawianym miesiącu przedstawia się następująco: — weszło 248 statków z czego do Gdyni 159, do Gdańska 89. Wyszło — 194 statki.

Dźwigów czynnych było podobnie jak w poprzednim miesiącu, w Gdańsku 28 — z czego, 6 drobnicowych, 16 masowych, 2 mostowe, 2 taśmowce, 1 dźwig parowy i elewator pływający 1. — W Gdyni czynnych było 30 dźwigów w tym: 17 drobnicowych, 9 masowych, 2 mostowe i 2 taśmowce.

Powierzchnia magazynów w eksploatacji G.U.M. (Głównego Urzędu Morskiego) łącznie w Gdyni i w Gdańsku wynosiła 159 tys. m², ponadto w eksploatacji innych instytucji — 16.385 m².

W związku ze wzmożonym ruchem w portach Gdyni i Gdańsku sytuacja przeładunkowa i magazynowa zaczyna wykazywać poważne trudności. Dotyczy to przede wszystkim Gdyni, gdzie trudności te zaznaczyły się zwłaszcza na odcinku przeładunkowym, wobec bardzo dużej ilości nadeszłych statków. W ostatnich dniach kwietnia liczba statków, znajdujących się w Gdyni wynosiła przeszło 50.

W sprawach ekonomicznych na pierwsze miejsce wysuwa się kwestia właściwego podejścia do obsługi tranzytu czeskiego. Należy sobie sprawę tranzytu postawić całkowicie jasno i wyraźnie: czy chcemy i możemy obsłużyć tranzyt czeski i krajów bałkańskich, czy też z tego rezygnujemy. Takie postawienie sprawy jest konieczne, gdyż dotychczasowa polityka jaką prowadzimy na odcinku tranzytowym jest nie tylko całkowicie niekorzystna dla długofalowej polityki portowej, lecz jednocześnie dla całokształtu naszej polityki gospodarczej. Najlepszym tego dowodem są przesłane przez G.U.M. do Min. Żeglugi kalkulacje porównawcze f. „Rapit" z których wyraźnie wynika, że droga przez Rotterdam, Hamburg czy Triest jest znacznie tańsza, niż droga przez nasze porty. Jest to stan bardzo niebezpieczny dla naszej długofalowej polityki tranzytowej i portowej, dlatego należałoby zastosować wszelkie kroki ażeby postawić porty nasze w takich warunkach, by mogły skutecznie konkurować z portami niemieckimi, holenderskimi, czy też Triestem.

Wpływy skarbowe

Izba Skarbowa w Gdańsku. W m-cu kwietniu br. wpływy z tytułu podatków bezpośrednich wzrosły w porównaniu do m-ca marca br. o 12 proc. i wyniosły — 142.969.000 zł. Wpływy zaś z tytułu podatków pośrednich wyniosły w kwietnu br. — 25.371.000 zł. i utrzymały się na tym samym poziomie jak w marcu br. Ogółem wpływy z podatków bezpośrednich i pośrednich wyniosły 168.340.000, zł.

Izba Skarbowa w Szczecinie. Ogólny wpływ z tytułu podatków bezpośrednich, kart rejestracyjnych, opłat stemplowych i podatków pośrednich wyniosła w m-cu sprawozdawczym w całym okręgu kwotę 71.841.000 co w porównaniu z miesiącem marcem br. (w którym ogólny obrót wyniósł 62.847.000 zł) daje zwyżkę wpływów — 8.994.000, — zł., czyli o 14.3 proc.

Wpływy z tytułu Daniny Narodowej wyniosły w kwietniu br. 7.490.000 zł.

Okręgowy Urząd Likwidacyjny w Gdańsku z siedzibą w Sopocie, notuje w kwietniu br. następujące wpływy budżetowe: z zarządu mienia opuszczonego — 268, zł., z zarządu mienia poniem. — 3.990.611 zł., z likwidacji mienia poniemieckiego — 28.755.732, zł., razem — 32.746.612, zł.

W powyższej liczbie wpływów m.in. mieści się sprzedaż 314 pojazdów mechan. na ogólną sumę 6.798.010, zł. oraz 3.498 aktów sprzedaży mebli za sumę 19.897.056, zł. Suma uzyskana ze sprzedaży innych ruchomości, jak kotły, szafy żelazne, beczki, części pieców piekarskich, sprzęt radiowy, obrabiarki, narzędzia, sprzęt elektrotechniczny, wózki, motory spalinowe, wagi, deski it.p., wynosi — 288.492, złote.

Rybołówstwo Morskie

Sprawozdanie Morskiego Instytutu Rybackiego za m-c maj 1947 r.

I. W dniu 31 maja 1947 roku zatrudnionych było w Morskim Instytucie Rybackim 1410 pracowników, z czego 222 umysłowych i 1188 fizycznych, w tym 52 Niemców.

II. Wykonane prace:

Dział Finansowy: W omawianym okresie sprawozdawczym, poza normalnymi pracami bieżącymi z Działem Finansowym, jak: dokonywanie wpłat, wypłat bankowych i kasowych, załatwianie przynależnej korespondencji oraz księgowania za m-c maj — sporządzono i wysłano do Zarządu Stoczni Rybackich bilans otwarcia z dn. 1.IV. 1946 r. odnośnie poszczególnych Stoczni Instytutu w Gdyni, Gdańsku i Pomorzu Zachodnim. W związku z koniecznością wyliczenia się z zaliczek otrzymanych na odbudowę z Dep. Morsk. Ministerstwa Przemysłu w 1945 r. opracowano i przesłano do Gen. Inspekt. Portów i Żeglugi, Inspektor Finansowy na Wybrzeżu, zestawienie dowodów rachunków, na sumę zł 3.163.869.70 Na skutek wezwania Urzędu Rewizyjnego w Gdańsku sporządzono zestawienie kosztów handlowych M.I.R. i Zarz. Stoczni Ryb. za m-c marzec 1947 r. Ponad to rozesłano terminarze spłat kredytowych inwestycyjnych przyznanych w 1946 r. za pośrednictwem Instytutu dla Banku Rybaków Morskich, Morskich Zakładów Rybnych, Delegatury M.I.R. w Kołobrzegu, Zarządu Stoczni Rybackich i Tow. Połowów Dalekomorskich „Delfin". Przez cały miesiąc sprawozdawczy kontynuowano prace przy bilansie na 31.XII.46. Dział w dalszym ciągu współpracował z Dz. Ekonomiczno-Prawnym odnośnie kredytów inwestycyjnych z B.G.K. z równoczesnym prowadzeniem kontroli preliminowanych wydatków inwestycyjnych.

Dział Ekonomiczno-Prawny: W miesiącu sprawozdawczym wspólnie z Działem Finansowym załatwiono formalności związane z przyznaniem kredytów inwestycyjnych na II kwartał 1947 r. w wysokości 61.000.000 zł z równoczesnym wystawieniem skryptu dłużnego dla B.G.K. i wymaganych zabezpieczeń. Z otrzymanych kredytów inwestycyjnych za m-c kwiecień br. sporządzono i wysłano do B.G.K. sprawozdanie z zużycia kredytów. W związku z rozprowadzeniem kredytów inwestycyjnych przewidzianych planem inwestycyjnym na II kwartał br. za pośrednictwem Instytutu — dla firm rybackich — przygotowano projekty umów dla następujących dłużników: F-my „Dalmor", „Arka", „Jednosć Rybacka", „Delfin", „Ławica", i „Łosoś". Podpisanie umów nastąpi po przedstawieniu i akceptacji zabezpieczenia przez Instytut. W omawianym okresie rozprowadzono za pośrednictwem Banku Rybaków Morskich w formie pożyczek dla rybaków sumę zł 2.300.000.00 zł z której skorzystało 45 osadników-rybaków na Wybrzeżu. W ramach Działu zawarto krótkoterminową umowę dzierżawną kutra „Hel 3", oraz prowadzono kontrolę rat dzierżawnych i ubezpieczeniowych kutrów będących własnością Instytutu. Ponad to udzielano porad i opinii prawnych.

Dział Wydawniczy: W drugiej połowie maja br. ukazała się z druku książka „Biologia ryb Bałtyku" — dr K. Demela, nakład 2.000 egzempl. W końcowej fazie druku znajduje się podręcznik „Rybołówstwo Morskie", dr J. Kulikowskiego. Z wykonanych prac Działu Wydawniczego sporządzono sprawozdanie dla G.I.R.M., — uwzględniając ilość rozprowadzonych dotąd wydawnictw.

Delegatura M.I.R. — Kołobrzeg: Rozprowadzenie sprzętu rybackiego przez Delegaturę ograniczyło się w miesiącu sprawozd. do rybaków miejscowych i najbliższej okolicy i spotkało się ze strony rybaków z dużym zadowoleniem. W najbliższym czasie Delegatura przystąpi do zorganizowania dostawy na dalsze odcinki. Pow. Referat Odbudowy rozpoczął remont budynków na kolonii rybackiej z funduszów przekazanych przez Wojew. Wydział Odbudowy. Delegatura wniosła projekt do Miejskiej Rady Narodowej i Ref. Odbudowy o uznanie dzielnicy, położonej na zachodniej stronie rzeki Prośnicy, przy basenie rybackim, jako dzielnicy rybackiej, w której jest umieszczone, lub w przyszłości powstanie wszystko co objęte jest gospodarczą i społeczną działalnością rybołówstwa morskiego. W lokalu Delegatury odbyły się w miesiącu maju dwa ogólne zebrania rybaków, zwołane z inicjatywy Zw. Zaw. Rybaków Morskich na których dyskutowano sprawy bieżące — w wyniku m.in. postanowiono rozszerzyć działalność Związku na bliżej położone wsie rybackie. Fabryka sieci w Kniaziu nad Drawą, która w myśl orzeczenia Wydz. Zaopatrzenia G.I.R.M. miała być przeniesiona do Kołobrzegu, nie przeprowadziła żadnych starań w kierunku dokonania przeniesienia. Biuro Delegatury umieszczone zostało z dniem 1 maja br. przy Fabryce Lodu w porcie rybackim.

Fabryka lodu:

Stan na 30.IV.47 r.	— 657.917 kg
Przychód	— 190.080 kg
Rozchód	— 471.590 kg
Stan na 31.V.47	— 376.408 kg

Zwyżka produkcji lodu (zaplanowano 50 t. wyprodukowano 190 t), tłumaczy się większym popytem w związku z nastaniem letniej pory.

Fabryka Mączki Rybnej:

Przyjęto surowca	— 278.793 kg
Wydano surowca	— 255.056 kg
Stan surowca	— 36.052 kg
Wyprodukowano mączki	— 45.300 kg
Wydano mączki	— 34.680 kg
Stan mączki na 31.V.47	— 22.270 kg

Wyprodukowano mączki rybnej o 25 t. więcej (planowano 20 t., wyprodukowano 45 t.). Wzrost produkcji — ze względu na dużą ilość odpadków rybnych w związku ze zwiększeniem się połowów.

Zamrażalnia: W czasie od 1.5. — 31.5.47 r. zamrożono:

226.644 kg ryb świeżych solank.
i 1.856 kg ryb śwież. na sucho

razem: 228.500 kg.

Biuro Odbudowy Chłodni: Przez cały okres sprawozdawczy kontynuowano prace organizacyjne w celu postawienia B.O.Ch. w charakterze samodzielnej jednostki. Z początkiem maja br. z inicjatywy Biura, wyjechała do Szczecina grupa pracowników-fachowców, celem przeprowadzenia robót montażowych w Chłodni na Łasztowni. Nadchodzące z zagranicy, w ramach dostaw UNRRA urządzenia chłodnicze, przejmowane są przez Dyrekcję B.O.Ch. W związku z projektem odbudowy chłodni rybnej w Łebie, zorganizowano i wysłano ekipę pracowników z równoczesnym uzbrojeniem jej w odpowiedni materiał i narzędzia, w celu przeprowadzenia remontu instalacji chłodniczej, elektrycznej i wodociągowej sposobem gospodarczym, na terenie Łeby Dyrekcja sprawowała nadzór nad wykonaniem projektu poszczególnych chłodni oraz rysunków konstrukcyjnych, wykonywanych we własnym biurze konstrukcyjnym. Ponad to przeprowadzono cały szereg rozmów z przemysłem krajowym, zmierzających do uzyskania dostaw potrzebnych urządzeń chłodniczych.

b) **Kołobrzeg:** Po dokonaniu wyboru terenu pod budowę Chłodni i hali rybnej w Kołobrzegu, sprawa budowy przekazana została z Biura Odbudowy Portów we Wrzeszczu do Biura Odbudowy Portów w Szczecinie. Mimo kilkakrotnych monitów B.O.P. — szczeciński nie poczynił żadnych kroków w kierunku podjęcia budowy.

c) **Fabryka Lodu — Kołobrzeg:** W miesiącu sprawozdawczym Fabryka Lodu wyprodukowała 4 generatory po 2 t. lodu. Zbyt lodu jest ograniczony i utrudniony przede wszystkim ze względu na istniejące duże zapasy lodu naturalnego, przygotowanego w ciągu zimy.

d) **Fabryka Mączki Rybnej — Darłowo:** W dalszym ciągu ochrona budynków i urządzeń Fabryki.

e) **Szczecin — Chłodnia Rybna:** Wysłana z ramienia Biura Odbud. Chłodni grupa techniczna przystąpiła do robót montażowych (sposobem gospodarczym) na starej Chłodni na wyspie Łasztowni. Zakupiona swego czasu w browarze „Elizjum" instalacja chłodnicza, została rozmontowana, celem przewiezienia jej i zainstalowania w chłodni szczecińskiej. Przewidziane prace w toku.

Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

Przegląd Przemysłowo-Handlowy
Dział informacyjno sprawozdawczy

Związku Zrzeszeń Kupieckich woj. gdańskiego

Plenarne Zebranie Izby Przem.-Handlowej w Gdyni

W dniu 21 maja br. odbyło się w Gdyni plenarne zebranie Izby Przemyłowo-Handlowej.

Po zagajeniu obrad przez Prezesa Izby prof. Ocioszyńskiego, Dyrektor mgr Kawczyński zdał sprawozdanie z wykonania rezolucji, powziętych na poprzednim zebraniu. Następnie w krótkim przemówieniu Prezes Izby podkreślił zasługi p. Dostatniego i p. Korytowskiego, którzy, pracując 25 lat w Izbie Przemysłowo-Handlowej na Pomorzu, poświęcili swą wiedzę umiejętność i doświadczenie sprawie samorządu gospodarczego; przy serdecznym aplauzie zebranych, Prezes wręczył dyplomy uznania jubilatom.

W ekspose na temat aktualnych problemów gospodarczych, — Prezes prof. Ocioszyński zanalizował przyczyny trudności gospodarki narodowej oraz określił zdecydowanie i jasno stanowisko prywatnych sfer przemysłu w okresie zapowiedzianej przez min. Minca „bitwy o handel".

Charakterystykę i naświetlenie najważniejszych etapów działalności Izby Przem.-Handl. w r. 1945—1946 dał Dyr. Izby, podkreślając rolę samorządu gosopdarczego w okresie krystalizowania się nowego modelu gospodarczego, jako instytucji powołanej do reprezentacji i ochrony prywatnego życia gospodarczego. Po odczytaniu przez Radcę Ratajczaka sprawozdania Komisji Rewizyjnej za rok 1946, plenarne zebranie przyjęło zamknięcia rachunków jednogłośnie bez zgłoszenia jakichkolwiek zarzutów. Jednym z najważniejszych punktów porządku obrad była sprawa utworzenia samodzielnej Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy; zebranie plenarne przyjęło następującą rezolucję:

„Plenarne zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, zapoznawszy się z prawnymi i gospodarczymi motywami, uzasadniającymi utworzenie samodzielnej Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy, stwierdza, że względy gospodarcze woj. pomorskiego, a szczególnie takich ośrodków gospodarczych, jak Bydgoszcz, Toruń, Włocławek i Inowrocław, wymagają utworzenia w Bydgoszczy samodzielnej Izby Przemysłowo-Handlowej.

Termin inauguracji tejże Izby ustala się na 1 lipca wzgl. na początek tego miesiąca.

Zebranie plenarne aprobuje poczynione dotychczas w tym względzie prace przygotowawcze ze strony Prezydium i biura Izby i zaleca sporządzenie umowy, dotycz. rozdziału majątku ruchomego i nieruchomego między obydwie Izby. Umowa ta winna być przedłożona następnemu zebraniu plenarnemu do aprobaty. W umowie winny być również zamieszczone postanowienia w sprawie przeprowadzenia na terenie wojew. pomorskiego akcji zbiórkowej na budowę gmachu Izby w Gdyni, oraz zobowiązanie Izby Przem.-Handlowej w Bydgoszczy w sprawie świadczeń emerytalnych dla b. pracowników zakładów Izby, które znajdowały się na terenie przyszłej Izby Przem.-Handl. w Bydgoszczy i w sprawie ewtl. ułatwień dla zaciągnięcia średnioterminow. kredytów przy stosowaniu przejściowych ubezpieczeń hipotecznych na nieruchomości Izby Przem.-Handlowej w Bydgoszczy.

Zebranie plenarne przyjmuje również do zatwierdzającej wiadomości uchwałę Prezydium z dnia 10 maja br. w sprawie pokrycia ewtl. niedoboru we wpływach własnych przyszłej Izby Przem.-Handlowej w Bydgoszczy za II półrocze br."

Sprawę budowy gmachu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni referował Dyrektor mgr Kawczyński. Zgodnie z uchwałą Prezydium zostały rozesłane kupcom i przemysłowcom okręgu Izby wezwania płatnicze na budowę gmachu na łączną sumę 30 mil. zł; resztę środków finansowych preliminuje się z następujących źródeł: oszczędności budżetowe, kredyty i pożyczki w bankach, układy z lokatorami na dzierżawę lokali użytkowych i inne. Zebranie plenarne postanowiło powołać Komitet Budowy Gmachu w składzie: Prezydium i Dyrekcja Izby, po dwóch przedstawicieli z każdej sekcji, prezesi zrzeszeń branżowych okręgu Izby oraz związków zrzeszeń kupieckich i kilku fachowców, m. in. prof. inż. Tomaszewskiego i inż. Woycickiego. Plenarne zebranie upoważniło również Zarząd Izby do zaciągnięcia na cele uruchomienia budowy gmachu kredytu bankowego w granicach do 10 mil. zł oraz zatwierdziło nową taryfę opłat, w której zostały uwzględnione opłaty na fundusz budowy gmachu. Na wniosek Sekcji Żeglugowo-Portowej dokooptowano dwóch nowych radców: p. Kazimierza Orthweina i Henryka Tetzlaffa.

W dalszym ciągu obrad — Sekcja Przemysłowa zgłosiła następującą rezolucję:

„Sekcja Przemysłowa stwierdza, że do uruchamiania i prowadzenia przemysłów t.zw. „wolnych" przedostają się elementy bez niezbędnych kwalifikacji zawodowych.

W ten sposób, szereg przedsiębiorstw nie objętych przymusem koncesjonowania, prowadzony jest przez niefachowców, co powoduje obniżenie jakości wyrobów i jest przyczyną braku zaufania konsumentów także i do artykułów, produkowanych przez te przedsiębiorstwa, których produkcja dzięki umiejętnościom fachowym ich kierowników, postawiona jest na odpowiednim poziomie. Szczególnie daje się ten moment zauważyć w przemysłach spożywczych.

Wobec tego Sekcja zwraca się do Izby Przem.-Handl. w Gdyni o wystąpienie do kompetentnych władz administracyjnych w tym kierunku, ażeby władze te żądały każdorazowo stwierdzonych przez Izbę Przemysł.-Handlową kwalifikacji fachowych osób zamierzających uruchomić nowe przedsiębiorstwa."

Sekcja Handlowa zgłosiła następującą rezolucję:

„W związku z rozpoczętą energiczną akcją zwiększenia wpływów podatkowych, zaobserwowano bardzo liczne wypadki nieuzasadnionych domiarów, oraz żądania przez Urzędy Skarbowe znacznie zwiększonych zaliczek na podatek dochodowy wbrew stanowi popartemu księgami przez Urzędy Skarbowe.

Tego rodzaju postępowanie chybia właściwego celu i zamiast opodatkować obroty nie ujawnione t.zw. dzikie i ściągnąć podatki od osób nielegalnie pracujących, nakłada się dodatkowe ciężary na kupiectwo uczciwie pracujące i solidnie wywiązują-

ce się z swych zobowiązań wobec władz skarbowych.

Może to spowodować likwidację szeregu warsztatów pracy, z których Skarb Państwa czerpie dochody — i zwiększyć szeregi nielegalnie handlujących, ze szkodą dla gospodarki narodowej.

Ostatnie akcje Urzędów Skarbowych pokrywają energię i inicjatywę kupców zrzeszonych, co powoduje kurczenie się obrotów, a tym samym zmniejszenie wpływów Skarbu Państwa.

II. W związku z przygotującą się ustawą o normowaniu i kontroli cen, plenarne zebranie Izby apeluje do Izby Urzędującej o wszczęcie starań, by w aparacie kontroli cen w dostatecznej mierze reprezentowany był czynnik samorządu gospodarczego przemysłowo-handlowego.

Sekcja Żeglugowo-Portowa zgłosiła następujące rezolucje:

„Plenarne zebranie Izby Przemysł.-Handlowej w Gdyni, obradujące w dniu 21 maja 1947 r. podkreśla celowość szybkiego wydzielenia z administracji państwowej handlowego zarządu portów morskich Gdańsk i Gdynia i utworzenia z nich odrębnego przedsiębiorstwa na zasadach handlowych. Szybko i właściwie przeprowadzona komercjalizacja polskich portów morskich jest dojrzałym warunkiem uzdolnienia ich do elastycznej obsługi handlu narodowego i tranzytowego handlu zamorskiego i zapewnienia przez to portom polskim pełnej konkurencyjności w stosunku do szybko odradzających się innych portów Bałtyku i Morza Północnego. Zebranie plenarne wypowiada pogląd, że istotnym elementem powyższej reformy ustrojowej powinno stać się utworzenie w strukturze władz portowych Rady Portowej, wyposażonej w rzeczywiste uprawnienia organu uchwałodawczego i posiadającej w swym składzie powołanych przez Ministra Żeglugi kompetentnych przedstawicieli organ. przedsiębiorstw usług portowych i handlu zamorskiego.

Sekcja Żeglugowo-Portowa zwraca się z ponownym apelem do Komisji Dewizowej o zajęcie stanowiska w sprawie kursu przeliczeniowego w stosunku do walut zagranicznych, — podkreślając, że dalsze utrzymywanie na tym samym poziomie dopłat do oficjalnego kursu walut, jest nie tylko ze stratą dla Skarbu Państwa, ale również uniemożliwia normalną pracę i rozwój przedsiębiorstw usług portowych".

Budowa gmachu Izby Przem.-Handlowej w Gdyni

W ostatnich dniach odbył się przetarg na budowę gmachu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. Do przetargu stanęło szereg firm, z których oferta firmy Inż. Krzyżanowski okazała się najtańszą. W najbliższym czasie nastąpi podpisanie umowy o budowę gmachu i rozpoczęte zostaną prace budowlane.

W związku z tym Izba Przemysłowo-Handlowa apeluje do kupiectwa i przemysłu prywatnego Wybrzeża o nie zwlekanie we wpłatach na Fundusz Budowy Gmachu, bowiem postęp prac budowlanych zależny będzie od wpłat gotówkowych zainteresowanych sfer gospodarczych.

Spieszne wykonanie obowiązku wpłaty na Fundusz Budowy Gmachu jest sprawdzianem zrozumienia prywatnych sfer gospodarczych dla pracy samorządu gospodarczego i jego znaczenia.

Niech nikogo nie zabraknie w tej akcji! Niech każdy właściciel i kierownik przedsiębiorstwa sprawdzi — czy wpłata na Fundusz Budowy została dokonana!

Uruchomienie portu w Ustce

W związku z pracami, zmierzającymi do rozpoczęcia przeładunków w Ustce, firmy portowe przejawiły duże zainteresowanie dla tego portu. Pierwszą firmą maklerską, która otworzyła swój oddział w Ustce jest gdyńska „Nautica", gotowa już teraz do podjęcia czynności maklerskich na tamtym terenie.

Problemy robotnicze w portach

W Gospodarczym Archiwum Morskim Instytutu Bałtyckiego gromadzi się materiały, na podstawie których przeprowadzane są studia porównawcze nad warunkami i organizacją robotników w portach angielskich, francuskich i polskich.

Punkt ciężkości leży w zagadnieniach, które były ostatnio przedmiotem obrad Konferencji Pracy w Genewie, mianowicie zagadnienie stałości pracy robotnika portowego.

„Społem" na Wybrzeżu

Działalność „Społem" na Wybrzeżu, po sześcioletniej przerwie wojennej, rozpoczęła się w niespełna dwa tygodnie po zakończeniu walk o Gdynię i Gdańsk.

Już w pierwszych dniach maja 1945 r. uruchomione zostały pierwsze Oddziały „Społem" w Gdyni, Gdańsku i Wejherowie. W czerwcu tegoż roku uruchomiono Oddziały w Kartuzach, Kościerzynie, Kwidzyniu, Starogardzie i Tczewie. W lipcu i sierpniu 1945 r. uruchomiono resztę Oddziałów i Składnic przewidzianych planem organizacyjnym. Obecnie Delegatura Zarządu „Społem" na Okręg Gdański w Gdyni dysponuje 11 placówkami powiatowymi, 3 placówkami specjalnymi (Dział Przeładunków Morskich, Elewatory Zbożowe w Gdyni i Gdańsku, Dział Materiałów Piśmiennych), 7 Oddziałami Okręgowymi, 2 Składnicami w Sopocie i Pucku, oraz 11 zakładami przemysłowymi. Delegat Zarządu „Społem" na Okręg Gdański jest równocześnie Pełnomocnikiem Zarządu do Spraw Morskich.

W Dziale Produkcji objętych zostało i zabezpieczonych 16 różnych zakładów przemysłowych i młynów, których uszkodzenia wojenne wynosiły nie mniej jak 40%, a w wielu wypadkach przekroczyły 70%. Należało pokonać wiele trudności organizacyjnych, technicznych i finansowych, ażeby leżące w gruzach budynki i maszyny doprowadzić do stanu normalnej używalności. Jednocześnie zaistniał poważny problem doboru odpowiedniego zespołu fachowców — ludzi przepojonych ideą spółdzielczą, świadomych ciążących na nich obowiązków społecznych wobec kraju.

Odzwierciedleniem pracy placówek „Społem" w Okręgu Gdańskim będzie krótkie zestawienie cyfr obrotowych z trzech tylko okresów sprawozdawczych. Kiedy w maju 1945 r. w początkowym okresie rozwojowym obroty „Społem" wyniosły zaledwie 300 tysięcy zł to już w rok później, t.j. w maju 1946 r. wzrosły do 269 mil. zł, ażeby w listopadzie 1946 r. osiągnąć imponującą cyfrę 515 mil. zł. Ten olbrzymi wzrost obrotów „Społem" na Wybrzeżu świadczy o niebywałym rozwoju naszej instytucji w rejonie nadmorskim.

„Społem" które, jak wiadomo, przejęło na siebie poważny ciężar pracy państwowej w dziale rozprowadzania towarów reglamentowanych i UNRRA, jak również dużą część swej energii organizacyjnej oddało akcjom specjalnym, jak akcji „świadczeń rzeczowych", „akcji siewnej" i „żniwnej" na rzecz państwa, nie zrezygnowało ze swej zasadniczej pracy i roli w terenie t.j. organizacji nowych placówek spółdzielczych i krzewienia idei spółdzielczości w szerokich warstwach społeczeństwa nad morzem.

Poza normalną funkcją zaopatrywania spółdzielni i środków handlu prywatnego w artykuły własne, wytwarzane w zakładach przemysłowych „Społem" oraz w artykuły wolnego rynku, „Społem" na Wybrzeżu w dużej części partycypuje w pracach bezpośrednio związanych z morzem, jak przeładunki morskie, magazynowanie, ekspedycja portowa, — budownictwo, oraz import i eksport morski. Uruchomiony przed rokiem Dział Przeładunków Morskich „Społem" dzięki dużej fachowości i sprężystości organizacyjnej wysunął się zdecydowanie na czoło wszstkich innych firm usługowych w portach polskich. Oprócz olbrzymiej liczby kilkuset tysięcy ton przeładunkowych ze statków do magazynów i z magazynów — do pociągów towarowych UNRRA. Dział Przeładunków Morskich „Społem" obsłużył wszystkie dotychczasowe prace załadunkowe i wyładunkowe Działu Handlu Zagranicznego „Społem", wyrażające się cyfrą kilkunastu tysięcy ton towarów. Ostatnio Dział ten przejął poważną i odpowiedzialną funkcję przeładowania około 50.000 koni zakupionych dla Związku Samopom. Chłopskiej zagranicą.

Mówiąc o pracy morskiej „Społem" wspomnieć należy o Elewatorach Zbożowych w Gdańsku i Gdyni, przejętych w administrację wraz z innymi placówkami handlowo-przemysłowymi. Po przeprowadzonym w szybkim tempie remoncie uruchomiono oba Elewatory, pojemności ca 19.000 ton. Zdolność przepustowa Elewatora Gdyńskiego wynosi 40—50 tysięcy ton miesięcznie, w Gdańsku zaś 25 tysięcy ton miesięcznie. Ogółem od chwili uruchomienia elewatorów zbożowych t.j. marca 1946 r. do grudnia 1946 r. przeładowano 318.000 ton zboża na około 22.000 wagonów kolejowych.

Należy również podkreślić poważny udział „Społem" w budownictwie składów i magazynów portowych z których duża ilość została odbudowana ze zniszczeń wojennych, kosztem około 70 mil. zł.

Organizacja eksportu jaj

Zbiornica eksportowa jaj „Społem" w Gdyni otrzymała w tych dniach pismo import. nabiałowych angielskiego min. aprow., wyrażające uznanie dla eksporterów polskich w związku z odebraniem pierwszej wielkiej partii jaj, wysłanych przed miesiącem do Anglii — w ilości 9.000 skrzyń. Eksperci brytyjscy podnoszą wysoką jakość, standard i doskonałe opakowanie polskich jaj.

Przeciętna cena jednej skrzyni jaj wynosi 15 szylingów. Wobec doskonałej jakości jaj polskich, brytyjskie ministerstwo aprowizacji wyraziło zgodę na podniesienie ceny do 26 szylingów za skrzynię. Jest to wielki sukces, osiągnięty dzięki zastosowaniu standaryzacji. Dotychczas standaryzacja jaj w Polsce nie była stosowana. Towar był dobry — ale niejednolity. Liczba 116 firm eksportowych, istniejących przed wojną, uniemożliwiała doprowadzenie towaru do jednego typu. Obecnie eksport jaj znalazł się w ręku spółdzielczości, która przeprowadziła centralizację i standaryzację jaj w porcie gdyńskim. Dotychczasowe wyniki pracy okazały się dobre. Dowodem tego jest zapowiedziany na lipiec br. przyjazd delegacji angielskiego min. aprowizacji do Gdyni z dyrektorem departamentu jajczarskiego na czele, celem zaznajomienia się z metodami standaryzacji jaj w Polsce.

Eksport mrożonej jajecznicy

Hodowla kur w Polsce i przechowywanie jaj u naszych gospodyń są wyjątkowo na niskim poziomie. Stwarza to taką sytuację, że większość jaj mimo znakomitej jakości, nie nadaje się do eksportu bezpośredniego. Dlatego też standaryzacja jaj w Zbiornicy Eksportowej jest rzeczą konieczną. Ważny jest również problem potanienia eksportu. Zbiornica Eksportowa rozwiązała tę sprawę w sposób następujący: Zakupiono mianowicie specjalny patent holenderski dla przerobu jaj drugiego gatunku, co przyczyni się radykalnie do potanienia kosztów eksportu co najmniej o 20 proc. Metoda polega na rozbijaniu, pasteryzacji i zamrażaniu jaj w specjalnych hermetycznych puszkach. Proces ten zmniejsza do minimum ilość bakterii „kolie", utrudniających dotychczasowy eksport jaj w puszkach. Zbiornica Eksportowa zamówiła i otrzymała z Anglii specjalną blachę wysokowartościową na puszki standartowe. Zarówno wyrób puszek z blachy angielskiej, jak też zaopatrzenie ich w odpowiednie napisy dokonuje się na miejscu w Gdańskiej Fabryce Opakowań Blaszanych.

Już w najbliższym czasie spodziewana jest wysyłka pierwszej partii jaj mrożonych do Anglii, równolegle z regularnymi transportami jaj świeżych, które odchodzą z Chłodni Portowej co kilka tygodni do Londynu.



GŁOSZENIE

w „Morskim Przeglądzie Gospodarczym”
zapewnia najlepsze kontakty handlowe!

POLSKIE DROGI WODNE

ŻEGLUGA PAŃSTWOWA

wykonuje wszelkie przewozy ładunków masowych w ruchu holowniczym (barkami) i w ruchu pośpiesznym (statkami pasaż. towar.) od i do wszystkich miejscowości leżących na drogach wodnych,

●

utrzymuje stałą codzienną komunikację pasażersko - towarową na liniach: **Gdańsk - Warszawa-Sandomierz, Gdańsk - Nowy Dwór - Elbląg,** oraz na jeziorach mazurskich,

●

wycieczki zbiorowe i turystyczne korzystają ze specjalnych zniżek.

INFORMACJE, ZLECENIA KIEROWAĆ DO NAJBLIŻSZEJ PLACÓWKI Ż. P.

ODDZIAŁ GDAŃSK, UL. WARTKA NR 4 NAD MOTŁAWĄ. TELEFON NR 418 - 77

Ekspozytura Gdynia, ul. Polska 20. tel. 214 - 15
Ekspozytura Tczew, ul. Nad Wisłą 1 tel. 12 - 172
Ekspozytura Elbląg, ul. Rechniewskiego 27 tel. 97
oraz placówki na wszystkich liniach.

NAJPRZYJEMNIEJSZA PODRÓŻ — NAJTAŃSZY TRANSPORT — WODĄ

OKRĘGOWE ZJEDNOCZENIE

WYTWÓRNI MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH

podległe Ministerstwu Odbudowy

Gdańsk - Oliwa, ul. Grunwaldzka 521 tel. 52063

POLECA

ze swoich Betonowni we Wrzeszczu i Redzie:

Dachówkę cementową	Konusy betonowe
Gąsiory cementowe	Płytki i słupki poligonowe
Płytki chodnikowe	Słupy ogrodzeniowe
Rury cementowe wszelkich rozmiarów	Krawężniki
Kręgi studzienne	Płytki Lastrica
	Stopnie betonowe

Przyjmuje zamówienia na wszelkiego rodzaju wyroby betonowe w/g otrzymanych wzorów.

NISKIE CENY **SZYBKIE WYKONANIE**

Zamówienia należy kierować pod adresem biura Zjednoczenia

SKŁADY TOWAROWE

„WARRANT“ S.A.

Oddział w Gdyni, Plac Kaszubski 13 tel. 222-98, 27055

Rach. bieżący w Banku Handlowym w Warszawie S. A. Oddział w Gdyni

Centrala w Łodzi, ul. Piotrkowska nr 56 tel. 203-98, 205-85

Załatwiamy czynności: Magazynowanie, ekspedycja, clenie, ubezpiecz., inkaso.

Specjalność: Fachowe opracowanie i ekspedycja bawełny i wełny.

CENTRALA SKÓR SUROWYCH

ODDZIAŁ WOJ. W GDAŃSKU

Wrzeszcz, ul. Kościuszki 7

kupuje

WSZELKIE SKÓRY SUROWE i FUTERKOWE

Płaci najwyższe ceny

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:
Kroniki Deleg. Rządu: Mgr Antoni Skotnicki
Kroniki Rynków Kolonialnych: Aleksander Wiatrak

Wydawnictwo Izby Przemysłowo - Handlowej i Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża
REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Gdynia: Świętojańska 99 — Tel. 27-242
P. K. O. XI - 111
Redaktor naczelny Mgr KAZIMIERZ ZAGÓRNY

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:
Kroniki Kupieckiej: Mgr Tadeusz Kaszyński
Kroniki Księgowości: Mgr Stefan J. Krzyżaniak.

Tłoczono w Drukarni Nr 8 Spółdzielni Wydawniczej „Czytelnik”, Gdynia, ul. Mściwoja Nr 7, tel. 26-239. W-07714